Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4119**

17. Wahlperiode 06. 12. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Effizienzpotenziale bei der Schleusenautomatisierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Anfang 2011 soll vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein genereller Plan zur Umstrukturierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) vorgestellt werden. Die gesamte Verwaltung soll effizienter gestaltet werden. In Teilen der Verwaltung wurden bereits gute Erfahrungen durch effiziente Maßnahmen hinsichtlich der Standardisierung gemacht. Besonders auf dem Gebiet der Schleusenfernsteuerung, der Standardisierung im technischen Bereich und der an die Erfordernisse von Wasserstraßen angepassten und eigenentwickelten Antriebstechnik gibt es erhebliche Potenziale. Diese Technik, die zum Beispiel bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Süd eingesetzt wird, ist seit 1999 in Betrieb. Von den 56 Schleusenstufen der WSD Süd, teilweise mit mehreren Kammern, sind zurzeit ca. 75 Prozent einheitlich mit dieser Technik ausgerüstet.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie oft waren in den einzelnen Direktionen in den letzten zehn Jahren Schleusen defekt?
2. Wie lange dauerte im Durchschnitt die Reparatur in den jeweiligen Direktionen?
3. Wie viele Schleusen gibt es in den einzelnen Direktionen, und wie viele davon sind ferngesteuert?
4. Wie hoch waren in den letzten zehn Jahren die jeweiligen Instandhaltungskosten der Schleusen in den einzelnen Direktionen?
5. Welche Software wird in den sieben Direktionen für die Steuerung der Schleusen eingesetzt?

   Wenn es verschiedene Systeme gibt, hält die Regierung das für sinnvoll?
6. Wie oft musste in den letzten zehn Jahren eine Schleuse aufgrund von Softwareproblemen und Reparaturmaßnahmen außer Betrieb genommen werden (bitte nach Direktionen aufschlüsseln)?
7. Mit welcher Antriebstechnik werden die Schleusen jeweils betrieben (bitte nach Direktionen und Schleusen sowie Schleusenkammern aufschlüsseln)?
8. Wie hoch sind die Kosten für Ersatzinvestitionen und Reparaturen der Antriebstechnik in den einzelnen WSD?

9. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Einsparungen der WSV, wenn die Software-Applikationen, die sich im Eigenbesitz der WSV befinden, auch bei allen anderen WSD angewendet worden wären?
10. Warum ist die Fachstelle für Informationstechnik der WSV nicht Träger und Multiplikator für solche universellen Software-Applikationen?
11. Warum werden in den einzelnen Direktionen Schleusen-Fernsteuerungen parallel entwickelt, obwohl solche bereits die von der WSD Süd sich als voll funktionsfähig und wirtschaftlich erwiesen haben?
12. Warum wird eine robuste und etablierte Antriebstechnik, die durch und durch standardisiert ist, mehr als 250 mal in der WSD Süd umgesetzt wurde, als kostengünstig gilt und ihre Anwendung als Bauteil eines gesamten Systems die europäische Maschinenrichtlinie voll erfüllt, nicht als Standardanwendung in der gesamten WSV eingeführt?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, den Begriff der Objektverantwortung der Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) aufzugeben und in der technischen Unterhaltung WSV-weite Strukturen zu schaffen, die es ermöglichen eine allumfassende technische Standardisierung zu erreichen?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Einsparpotenziale in der gesamten WSV durch Standardisierungen von Standardausschreibungstexten und Ausschreibungsbausteinen?

Berlin, den 6. Dezember 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333